

Vergaderjaar 1998–1999

26 554

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de Algemene Periodieke Keuring

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met het oog op het verbeteren van de periodieke keuringsplicht (APK). Als gevolg van signalen van de Dienst Wegverkeer (RDW), branchepartijen zoals de BOVAG en de media is bestudeerd hoe de APK verbeterd zou kunnen worden. Dit moest leiden tot een betere bescherming van de consument tegen onnodige vervangingen en reparaties, keurmeesters zouden beter geïnformeerd moeten worden over de (veranderde) eisen die zij moeten toepassen, de keurmeester moet zelf aangesproken kunnen worden op eventueel door hem gemaakte fouten en ook zou de consument geïnformeerd moeten worden over te verwachten problemen, die bij de keuring zelf nog niet tot afkeuring leiden maar naar verwachting wel binnen het volgende jaar.

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 31 januari 1996 (zie kamerstukken II, 1995/96, 24 400 XII, nr. 44) heeft de RDW in samenwerking met de branche onderzoek verricht naar de mogelijke verbeterpunten met het doel de kwaliteit van de APK te verhogen. Het resultaat van dit onderzoek is neergelegd in het Rapport over APK-Verbeterpunten (het rapport). De Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK), een onafhankelijke instelling die de minister adviseert over de APK, heeft met het rapport ingestemd. In de SO-APK zijn onder meer de RAI, BOVAG, FOCWA, ANWB, KNAC, VVN, INNOVAM, het Verbond van Verzekeraars, VACO, TLN, KNV, EVO, het Ministerie van VROM en de RDW vertegenwoordigd.

Het rapport is aan de Tweede Kamer aangeboden met brief nr. BSG/96.8824 d.d. 13 september 1996. Een aantal verbeterpunten kon al zonder wijziging van de regelgeving worden ingevoerd. Dit betreft onder meer een betere voorlichting aan de keurmeesters middels het bulletin «De APK-keurmeester», aanpassing van het systeem van tweejaarlijkse herbeoordeling van keurmeesters en het bereiken van het wettelijke steekproefpercentage van 3. Voor een aantal andere verbeterpunten is echter wijziging van de regelgeving noodzakelijk. Naast de Wegenver-

keerswet 1994 zullen ook het Voertuigreglement en enige ministeriële regelingen, waaronder de Erkenningsregeling APK, moeten worden gewijzigd.

In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer op 24 april 1997 (zie kamerstukken II 1996/97, 25 000 XII, nr. 49) is nader ingegaan op enkele nog ter discussie staande elementen uit het rapport. Daarbij is toegezegd de voorstellen te doen uitwerken en invoeren. Over enkele discussiepunten is de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal nader geïnformeerd per brief van 15 januari 1998, nr. DGP/VV/725340.

Het rapport is als bijlage 1¹ opgenomen. De voorstellen uit het rapport zijn overgenomen.

Maatregelen in het wetsvoorstel

Hieronder volgt een korte uiteenzetting van de voorstellen uit het rapport die terugkomen in het wetsvoorstel.

Controle op keuringen

De indruk bestaat dat regelmatig door bedrijven de APK als aanleiding wordt gebruikt om reparaties voor te schrijven die niet noodzakelijk zijn. Teneinde die kans te beperken moet voortaan ook een afkeuring als gevolg van een periodieke keuring die niet gecombineerd wordt met een onderhoudsbeurt of reparatieopdracht, de zogenaamde «APK-sec», aan de RDW gemeld worden. Net als bij goedkeuringen zullen afkeuringen dan steekproefsgewijs door de RDW aan een «herkeuring» worden onderworpen. De controle op afkeuringen beoogt een instrument te zijn om de consument te beschermen tegen onterechte afkeuring en daardoor onnodige reparatiekosten te voorkomen. Ten behoeve van de meldingsplicht van een afkeuring en de steekproef hierop worden in onderhavig wetsvoorstel wijzigingen voorgesteld.

De APK is een momentopname, er wordt gekeken of het voertuig op het moment van de keuring aan de gestelde eisen voldoet. Door de eigenaar of houder van een voertuig ook te melden, door middel van het aankruisen van adviespunten op het keuringsrapport, welke slijtage of gebreken volgens de keurmeester in de naaste toekomst te verwachten zijn wordt een verdere verbetering voor veiligheid en milieu verwacht. Tevens wordt hiermee onderstreept dat de APK-goedkeuring geen «garantie» biedt voor de periode na de keuring. Bij het afmelden van een goedkeuring moet de keurmeester zijn adviespunten tevens aan de RDW melden. De RDW kan hierop bij een steekproef controleren. Het niet vermelden of het onjuist vermelden van de adviespunten levert een sanctie op.

Bij goedkeuring van een voertuig in geval van een periodieke keuring die gecombineerd wordt met een onderhoudsbeurt of een reparatieopdracht moeten de afgekeurde onderdelen worden bewaard, de afkeerpunten moeten op het keuringsrapport worden aangetekend en de afkeerpunten moeten tijdens het afmelden worden ingevoerd. Zo kan de steekproefcontroleur naast de goedkeuring tevens beoordelen of de reparaties terecht zijn uitgevoerd. Deze voorstellen zullen terugkomen in de Erkenningsregeling APK.

Begrip keuringsrapport

In het wetsvoorstel is het begrip keuringsrapport opgenomen. Tot nu toe

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

was alleen de goedkeuring middels het begrip keuringsbewijs geregeld. Het begrip keuringsrapport omvat zowel de af- als de goedkeuring.

Keuringen mogen alleen nog worden verricht door een tot keuring bevoegde keurmeester

Voor een juiste uitvoering van de keuring wordt het noodzakelijk geacht dat dit alleen gebeurt door de speciaal hiervoor opgeleide en tot keuren bevoegde keurmeester. De huidige mogelijkheid om onder de verantwoordelijkheid van een keurmeester een keuring te verrichten, die in de Erkenningsregeling APK is opgenomen, zal dan ook komen te vervallen. Bovendien moet om het sanctioneren van de keurmeester mogelijk te maken een wettelijke basis gegeven worden aan de bevoegdheid tot keuren. In onderhavig wetsvoorstel is daarom opgenomen dat de RDW aan de keurmeester de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen kan verlenen. Ten bewijze van de verleende bevoegdheid wordt aan de keurmeester een bevoegdheidspas verstrekt. De bevoegdheid betreft overigens niet het afgeven van een keuringsrapport. Dit blijft de exclusieve bevoegdheid van de erkenninghouder. In tegenstelling tot de erkenninghouder is de keurmeester dan ook niet aan te merken als bestuursorgaan. De publiekrechtelijke relatie tussen de erkenninghouder en de keurmeester is aan te merken als een mandaatrelatie. Namens de erkenninghouder tekent de keurmeester het keuringsrapport. Deze mandaatrelatie zal tot uitdrukking moeten komen op het keuringsrapport. Er wordt door de keurmeester op het keuringsrapport getekend voor het verrichten van de keuring; tevens wordt getekend namens de erkenninghouder voor de afgifte van een keuringsbewijs of het weigeren van de afgifte van een keuringsbewijs.

Om te verzekeren dat de keurmeester zelf keurt moet er worden afgemeld door de keurmeester met een eigen «PIN-code». De eventuele fraudegevoeligheid van een dergelijke code wordt beperkt doordat de code persoonlijk zal zijn en moet blijven en de RDW het gebruik zal controleren en indien nodig sanctioneren.

Verder wordt het steekproeftoezicht verbeterd door het aantal voertuigen dat binnen een bepaalde periode kan worden afgemeld te beperken. Deze maatregelen zullen terugkomen in de Erkenningsregeling APK.

Sanctionering van de keurmeester

De sanctionering kan betreffen het intrekken, wijzigen of schorsen van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen. Van sanctionering kan sprake zijn op het moment dat als gevolg van een anonieme keuring, een steekproef of een deskundigenonderzoek wordt vastgesteld dat de kwaliteit van de keuring onvoldoende is. Doordat de keurmeester niet bevoegd is tot het afgeven van keuringsbewijzen kan de sanctionering overigens slechts betrekking hebben op de wijze van keuren. De wijze van keuren moet echter ruim worden opgevat. Zowel de Regeling wijze van keuren APK, de toetsing aan de permanente eisen als ook de administratieve handelingen die door de keurmeester voorafgaand en na afloop van de keuring worden verricht, vallen hieronder.

Anderzijds kan de keurmeester gesanctioneerd worden op het moment dat blijkt dat de kennis en ervaring van de keurmeester onvoldoende zijn, bijvoorbeeld bij de verplichte heroriëntatie. Tot nu toe heeft de verplichte heroriëntatie, die is opgenomen in de Bekendmaking Directeur inzake heroriëntatie, een vrijblijvend karakter. Als gevolg van de invoering van het sanctioneringsstelsel zal elke heroriëntatie worden afgesloten met een toets. Bij een te lage score wordt de bevoegdheid niet meer verlengd met twee jaar maar met twee maanden.

De huidige systematiek van strafpunten en sancties die voor erkenning-

houders geldt, zal op bijna analoge wijze worden ingevoerd voor de keurmeesters.

Een nieuwe vorm van toezicht op de keurmeester

Om te verzekeren dat de keurmeester zelf keurt wordt een systeem ingevoerd van «anonieme keuringen». Hierbij wordt er door een medewerker van de RDW anoniem een voertuig ter keuring aangeboden. Het doel van deze keuring is enerzijds om te controleren of de keurmeester wel bevoegd is tot het verrichten van keuringen en anderzijds of hij de keuring wel op de juiste wijze heeft uitgevoerd. Bij ministeriële regeling zal worden bepaald in welke gevallen er een anonieme keuring wordt uitgevoerd als ook de wijze waarop deze wordt uitgevoerd.

Weggereden voertuig

Er worden maatregelen voorgesteld om de kans te beperken dat de eigenaar of houder het voertuig aan een steekproefkeuring onttrekt. In geval van een toegewezen steekproef mag het keuringsrapport pas afgegeven worden aan de eigenaar of houder van het gekeurde voertuig nadat de periode van 90 minuten is verstreken of nadat de herkeuring heeft plaatsgevonden. Daarmee wordt de herkeuring in het kader van een steekproef onderdeel van de keuring zelf en kan een voertuig pas «juridisch» worden goed- of afgekeurd na de verstreken periode of na de herkeuring. Door deze maatregel heeft de eigenaar of houder van een voertuig minder reden om het voertuig op een eerder moment mee te nemen. Bij ministeriële regeling worden er voor de erkenninghouder en de RDW vervolgacties geregeld. Er zal direct aan de RDW gemeld moeten worden dat een voertuig is weggereden. Vervolgens kan het desbetreffende voertuig slechts bij een keuringsstation van de RDW voor een keuring door de eigenaar of houder van een voertuig worden aangeboden.

Ook de informatie aan de houder of eigenaar van een voertuig en de erkenninghouder wordt verbeterd zodat beide partijen duidelijk wordt dat een voertuig niet aan een steekproef mag worden onttrokken.

Gevolgen voor de Dienst Wegverkeer

Het Cumulating Sum-systeem (CUSUM-systeem) is een systeem van bonus- en strafpunten aan de hand waarvan wordt vastgesteld of de kwaliteit van de door de erkenninghouder verrichte keuringen van dien aard is dat verminderd toezicht, verscherpt toezicht dan wel intrekking van de erkenning mogelijk dan wel noodzakelijk is. Dit systeem zal op analoge wijze worden ingevoerd voor de keurmeesters. Aan de hand van de resultaten van steekproefsgewijze herkeuringen door de RDW van zowel gemelde af- als goedkeuringen wordt de kwaliteit van het werk van de keurmeester geregistreerd. Binnen het CUSUM-systeem wordt bij overschrijding van vooraf vastgelegde grenswaarden de keurmeester in een andere klasse ingedeeld en kan in het uiterste geval zijn bevoegdheid worden ingetrokken. Het CUSUM-systeem moet zo worden aangepast dat indien een keurmeester bonus- en of strafpunten krijgt deze op analoge wijze ook aan de erkenninghouder worden toegekend.

Als gevolg van de in het wetsvoorstel voorgestelde maatregelen moet het steekproefstelsel en de bijbehorende computerprogramma's door de RDW worden aangepast. Er moeten bijvoorbeeld meer en andere gegevens worden vastgelegd en er moet een beveiliging worden ingebouwd zodat alleen de bevoegde keurmeester zelf een goed- of afkeuring kan melden.

Ter ondersteuning van bedrijf en keurmeester moet het mogelijk worden gemaakt dat beiden op ieder moment de actuele CUSUM-stand in het computersysteem kunnen opvragen.

Ten behoeve van het verhogen van het steekproefpercentage heeft de RDW efficiëncymaatregelen genomen en ook extra medewerkers aangetrokken voor deze taak.

Er wordt een stijging van het aantal bezwaar- en beroepszaken verwacht als gevolg van het sanctioneren van de keurmeesters van 10 tot 20%. Op basis van de cijfers van 1997 omtrent het aantal verleende erkenningen en de aantallen beroep- en bezwaarschriften die hier mee samenhangen, komt dit neer op ongeveer 30 bezwaarschriften, 15 verzoeken om een voorlopige voorziening en 7 beroepen.

Verhouding tot Europese regelgeving

De voorgestelde maatregelen passen volledig in de Europese regelgeving ten aanzien van de APK, mede omdat de wijze waarop lidstaten uitvoering geven aan de APK, aan de lidstaten zelf is overgelaten.

Financiële gevolgen voor burger, bedrijfsleven en overheid

In het rapport is aangegeven dat de kosten van afmelding (nu f 6,- per voertuig) met f 0,37 zullen toenemen. Ook zal een tarief in rekening gebracht moeten worden voor het afmelden van afkeuringen. De verwachting is dat de kosten van de keuring zelf zullen stijgen. Als gevolg van het invoeren van de maatregel dat het keuren slechts door een tot keuren bevoegde keurmeester mag geschieden zal er behoefte ontstaan aan meer keurmeesters. Het verwachte tekort aan mensen met het juiste niveau van vooropleiding wordt opgelost door de formele eis van «een diploma eerste monteur» te vervangen door het niveau «monteur». Om het kwaliteitspeil te handhaven dienen deze mensen via een aanvullend deel van het examen APK-keurmeester aan te tonen dat hun kennis en inzicht op het gebied van de APK op het niveau van eerste monteur ligt. Zij kunnen zich hierop voorbereiden door een inmiddels ontwikkelde cursus.

Er moet echter ten aanzien van de kosten van de keuring worden opgemerkt dat bij een groot deel van de keuringen (gesproken wordt over 75 %) er sprake is van combinatie met een onderhoudsbeurt, waarbij het bedrijf alleen de afmeldkosten in rekening brengt, soms aangevuld met een bedrag voor roetmeting. Niet te voorzien is met hoeveel de kosten van de keuring zullen stijgen omdat het tarief niet door de minister wordt vastgesteld maar door de erkenninghouders zelf.

De overheid zal de kosten van een deel van de voorlichting over de nieuwe maatregelen voor haar rekening moeten nemen.

De RDW zal volgens het rapport f 1 760 000,= moeten investeren. De operationele kosten zijn begroot op f 2 297 311,=. Deze laatste kosten zullen gedekt moeten worden uit eerdergenoemde afmeldkosten.

Handhaving

In onderhavig wetsvoorstel wordt het mogelijk gemaakt om ook de keurmeester te kunnen sanctioneren. Dit wordt onder meer ingevoerd omdat niet alleen de erkenninghouder verantwoordelijk wordt geacht voor de kwaliteit van de keuring.

Om het toezicht te vergroten wordt het geautomatiseerde afmeldsysteem uitgebreid. Naast de goedkeuringen worden ook de afkeuringen met daarbij de afkeurpunten gemeld. Bij de goedkeuringen worden ook de adviespunten en reparatiepunten opgegeven. Steekproefsgewijze

herkeuringen zullen zowel bij de goedkeuringen als bij de afkeuringen plaatsvinden. Omdat een afmelding van een goed- of een afkeuring slechts gedaan kan worden door de keurmeester die de keuring heeft verricht, is het voor de RDW makkelijker om de voor de keuring verantwoordelijke keurmeester aan te spreken. De uitbreiding van het afmeldsysteem en de steekproeven is een belangrijk hulpmiddel bij de handhaving van de regelgeving inzake het verrichten van keuringen. Daarnaast is er ook nog toezicht op de kennis van de keurmeester. De keurmeester wordt namelijk verplicht deel te nemen aan een bijscholing die wordt afgesloten met een toets. Bij een te lage score van de toets wordt de keurmeester gesanctioneerd.

Door middel van anonieme keuringen zal er ook op de naleving van de diverse voorschriften worden toegezien. Aansluitend kan eventueel een normale herkeuring plaatsvinden.

Overgangsmaatregelen

Als gevolg van onderhavig wetsvoorstel zal naast de erkenninghouder ook de keurmeester gesanctioneerd kunnen worden. Het sanctioneringsstelsel voor de keurmeester kan echter pas ingevoerd worden op het moment dat de verplichte keuringsbevoegdheid, die in de Erkenningsregeling APK zal worden geregeld, in werking treedt, waarbij in eerste instantie gedacht wordt aan een overgangstermijn van drie maanden. In een afzonderlijk koninklijk besluit zal de inwerkingtreding van het sanctioneringsstelsel gerealiseerd worden waarbij aangesloten wordt bij het tijdstip van inwerkingtreding van de keuringsbevoegdheid.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdelen A, B, onder 1 en 2, C, D, E, F, G, onder 2, J, N, onder 2

In het onderhavige wetsvoorstel is het begrip keuringsrapport in artikel 1, eerste lid, onderdeel k, opgenomen. Het keuringsrapport vervult immers een centrale rol bij het verrichten van periodieke keuringen. Indien een voertuig feitelijk is goedgekeurd, wordt dit als resultaat van de keuring op het keuringsrapport aangegeven. Daarmee wordt het keuringsrapport aangemerkt als een keuringsbewijs. Indien een voertuig feitelijk is afgekeurd wordt het keuringsrapport aangemerkt als de beschikking tot weigering van de afgifte van een keuringsbewijs.

Als gevolg van de invoering van het begrip keuringsrapport is in de artikelen 4b, eerste lid, onderdelen d, h en e, 4q, tweede lid, onderdeel a, het opschrift van de paragraaf 3 van hoofdstuk 4 alsmede de artikelen 75, eerste lid, 76, 77, 78, 83, eerste lid, 87, tweede lid, onderdeel c, het begrip keuringsbewijs vervangen door het begrip keuringsrapport. Dit betekent een uitbreiding van de intrekings- of wijzigingsgronden in artikel 87, tweede lid. Niet alleen bij het goedkeuren maar ook bij het afkeuren van een voertuig waarvoor de erkenning niet geldt kan de RDW de erkenning intrekken of wijzigen.

Als gevolg van onderhavig wetsvoorstel zullen tevens afkeuringen bij de Dienst Wegverkeer moet worden gemeld. Deze meldingsplicht zal ingevolge artikel 79 worden beperkt tot afkeuringen in het geval van een periodieke keuring die niet gecombineerd wordt met een onderhoudsbeurt of reparatieopdracht, de zogenaamde APK-sec. Deze afbakening zal bij ministeriële regeling worden geregeld.

Artikel I, onderdelen B, onder 3 en 4, I, K, L onder 4

Artikel 85a regelt de bevoegdheid van de keurmeester voertuigen aan een keuring te onderwerpen. Dit is met name noodzakelijk als gevolg van het feit dat aan de keurmeester bepaalde sancties kunnen worden opgelegd, indien hij de keuring niet naar behoren verricht. De RDW verleent aan de keurmeester de bevoegdheid voertuigen aan keuring te onderwerpen op het moment dat de keurmeester zijn diploma haalt. Het in het bezit zijn van een diploma is een eis die ingevolge het derde lid van artikel 85a bij ministeriële regeling zal worden vastgesteld. De bevoegdheid betreft overigens niet het afgeven van keuringsbewijzen of het weigeren van de afgifte van een keuringsbewijs. Dit blijft de exclusieve bevoegdheid van de erkenninghouder die daarmee is aan te merken als bestuursorgaan. Ingevolge het vijfde lid van artikel 85a kunnen bij ministeriële regeling voorschriften worden vastgesteld die aan de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen worden verbonden. Hierbij moet gedacht worden aan voorschriften met betrekking tot onder meer de keuring en de steekproef.

Als gevolg van de invoering van artikel 85a worden de in artikel 4b, eerste lid, onderdeel j, aan de RDW opgedragen taken uitgebreid. In onderdeel k wordt met betrekking tot het toezicht het verlenen van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen toegevoegd. Het opschrift van paragraaf 5 in hoofdstuk V wordt aangepast in verband met het feit dat in deze paragraaf ook de bevoegdheid van de keurmeester tot het verrichten van keuringen wordt geregeld.

Artikel I, onderdelen B, onder 5, G, onder 1, H, L, onder 2 en 3, N, onder 3

De kans dat de eigenaar of houder het voertuig aan een steekproefkeuring onttrekt wordt ingevolge artikel 86, derde lid, beperkt. Dit bepaalt dat in geval van een toegewezen steekproef het keuringsrapport pas mag worden afgegeven aan de eigenaar of houder van het gekeurde voertuig nadat de periode van 90 minuten is verstreken of nadat de herkeuring heeft plaatsgevonden.

Als gevolg van de invoering van het derde lid in artikel 86 wordt in artikel 79 niet langer gesproken van het mededeling doen bij de RDW van de afgifte van een keuringsrapport maar van het voornemen tot afgifte daarvan. Vervolgens kan indien er geen steekproef wordt toegewezen het keuringsrapport worden afgegeven. In de ministeriële regeling zal dit nader worden geregeld. De artikelen 4b, eerste lid, onderdeel n, 82 en 87, tweede lid, onderdeel d, zijn eveneens als gevolg van het ingevoegde nieuwe derde lid in artikel 86 gewijzigd.

Artikel I, onderdeel L, onder 1 en 4

Artikel 86 betreft het verrichten van steekproeven op verrichte keuringen. Om ook mogelijk te maken dat er op afgekeurde voertuigen steekproeven kunnen worden verricht is het eerste lid van artikel 86 aangepast. Naast de erkenninghouders wordt daarin ook verwezen naar de keurmeesters waardoor het toezicht zich uitstrekt over zowel de erkenninghouders als de keurmeesters. Het zesde lid van artikel 86 is aangepast in verband met het feit dat het verscherpte toezicht ook betrekking kan hebben op de keurmeester als deze in strijd handelt met een of meer uit de bevoegdheidspas voortvloeiende verplichtingen.

Artikel I, onderdeel M

In artikel 86a wordt een nieuwe vorm van toezicht ingevoerd. Het betreft hier de «anonieme keuring» waarbij er door de RDW anoniem een

voertuig ter keuring zal worden aangeboden. Het doel van deze keuring is enerzijds om te controleren of de keurmeester wel bevoegd is tot het verrichten van keuringen en anderzijds of de keuring wel op de juiste wijze is uitgevoerd. Bij ministeriële regeling zal worden bepaald in welke gevallen er een anonieme keuring wordt uitgevoerd als ook de wijze waarop deze wordt uitgevoerd.

Er is gekozen in het tweede lid van artikel 86a om dezelfde mogelijkheid van sanctioneren te bieden als bij de steekproef, namelijk het verscherpte toezicht.

Artikel I, onderdelen O en P

In artikel 87a wordt in het kader van de sanctionering van de keurmeester bepaald in welke gevallen de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen door de RDW kan worden ingetrokken of gewijzigd.

Enerzijds kan hier sprake van zijn op het moment dat als gevolg van een anonieme keuring, een steekproef of anonieme keuring wordt vastgesteld dat de kwaliteit van de keuring onvoldoende is. Anderzijds kan de keurmeester gesanctioneerd worden op het moment dat blijkt dat de kennis en ervaring van de keurmeester onvoldoende zijn.

De wijziging van artikel 88 heeft betrekking op het verscherpte toezicht.

Aan het tweede lid is het verlenen van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen toegevoegd.

Artikel II

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer op 24 april 1997 (zie kamerstukken II 1996/97, 25 000 XII, nr. 49) zal eenmalig het Rapport over APK-Verbeterpunten worden geëvalueerd. Ten behoeve hiervan is in onderhavig wetsvoorstel opgenomen dat de doeltreffendheid en de effecten van onderhavige voorschriften na een periode van vier jaar zal worden geëvalueerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos